

VU Research Portal

Op koers

Simons, J.G.W.

1998

document version

Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link to publication in VU Research Portal](#)

citation for published version (APA)

Simons, J. G. W. (1998). *Op koers*. Vrije Universiteit.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

E-mail address:

vuresearchportal.ub@vu.nl

EB

of. dr. mr. J.G.W. Simons

03647

Op koers

vrije Universiteit

amsterdam



prof. dr. mr. J.G.W. Simons

Op koers

Rede uitgesproken bij het afscheid als hoogleraar vervoerseconomie aan de economische wetenschappen en econometrie van de Vrije Universiteit op 12 maart 1998

vrije Universiteit amsterdam





het vervoersbeleid in Europa. Daarover gaan nu de komende 35 à 40 minuten.

Overigens, weest U gerust, het is mijn gewoonte ergens halverwege te onderbreken met heel iets anders. Want ook ik, evenals U, kan niet zo lang de aandacht voor de volle honderd procent erbij houden. U zult het *intermezzo*, naar ik hoop nuttig, zeker opmerken.

Deze metafoor van "varen en wellicht toekomstig aanlanden" behoeft hier uiteraard een wetenschappelijke omzetting. De te behandelen vraagstelling luidt in die termen: waar staat het Europese vervoersbeleid op dit moment, afgezet tegen de oorspronkelijke en later toegevoegde doelstellingen van de Europese Gemeenschappen en de Europese Unie en waar gaat het uiteindelijk heen?

We moeten helaas vanwege de tijd beperkingen aanbrengen in de beantwoording. Voorrang krijgt de politiek-economische invalshoek, conform mijn leeropdracht en waarover ik als emeritus, Deo volente, nog hoop te blijven publiceren. We concentreren ons met name op de marktregulering door de overheid. Ook komen zij die op de binnenvaart gefocust zijn, deze keer wel bijzonder aan hun trekken; met name in het laatste deel zal deze vervoerswijze ruim behandeld worden. Daarvoor komen de algemene aspecten van het beleid en de andere vervoerstechnieken, zij het kort, aan bod. Maar steken we eerst van wal met de doelstellingen van de Europese Unie, want anders weten we nooit onze uiteindelijke bestemming.

Doelstellingen Unie

Hoewel juridisch niet helemaal zuiver gaan we korthedshalve maar uit van gelijke doelstellingen van de Europaverdragen. Enige vrij willekeurige kernwoorden zijn dan economische activiteit, werkgelegenheid, groei, concurrentievermogen, sociale bescherming, gelijkheid, levensstandaard, en zo kunnen we doorgaan. Al die idealen, die U zelf ook zou bedenken, staan er in. Ze zijn echter te algemeen om er bij ons onderwerp iets mee te kunnen doen. Wel kan dat met de direct daaropvolgende bepalingen; daar wordt aangegeven hoe deze doelstellingen te bereiken zijn: onder meer door een gemeenschappelijk beleid op het gebied van het vervoer naast vele andere bekende en actuele zaken als de EMU met zijn euro, de interne markt en het mededingingsbeleid. De grote verrassing is dan weer dat het bij het vervoer hiermee ophoudt; er is geen verdere uitwerking. Aan de Ministerraad wordt slechts opgedragen [artikel 71(ex 75)]³, naast alle dienstige bepalingen, regels op te stellen die ten goede komen aan het internationale vervoer, de cabotage⁴ en de veiligheid. Dit laatste is er overigens pas in de jaren tachtig aan toegevoegd. Ook gold dat alles aanvankelijk alleen nog maar voor het

³In de loop der tijd zijn door allerlei toevoegingen de Europese verdragen onleesbaar geworden. De Intergouvernementele Conferentie van 1996, die uiteindelijk leidde tot de ondertekening (de ratificatie staat nog open!) van het Verdrag van Amsterdam, werkte ook aan een codificatie - lees bundelen tot één wettekst - van de bestaande verdragsteksten. Door zo'n geconsolideerde tekst zou er een duidelijker beeld komen over inrichting, werkwijze en actiebereik van de Unie. Ook al zou onverhoopt het Verdrag van Amsterdam niet worden geratificeerd dan is toch de verwachting dat in de praktijk met de nieuwe nummering gewerkt gaat worden.

(Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen, nr. C 340 van 10/11/1997)

⁴ Dit is nationaal vervoer verzorgd door een ondernemer uit een andere (lid)staat.

inlandvervoer⁵; zee- en luchtvaart kwamen pas later in hetzelfde vaarwater terecht.

Opgezweept door de dwingende uitspraak "doe iets en binnen een redelijke termijn" van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen in het zogenaamde Nalatigheidsarrest⁶ alsmede "verstrikt" geraakt in het Witboek van de Europese Commissie Delors over "1992", de interne markt,⁷, kon de Transportministerraad toen voor niets anders meer dan een geliberaliseerde marktaanpak kiezen, al hebben ze altijd de schijn opgehouden dat dit toch al de bedoeling was.

We zullen hierna zien hoe de liberalisatie per sector uitwerkte; voor het totaal kan gesteld worden dat sedertdien economische activiteit en groei in het vervoer pregnant aanwezig zijn en binnen de Europese Unie een verdubbeling van de vervoerde lading niet ver in de volgende eeuw zal zijn bereikt.⁸

⁵ Hieronder vallen: weg - en spoorvervoer of vervoer over de binnenwateren, al dan niet gecombineerd.

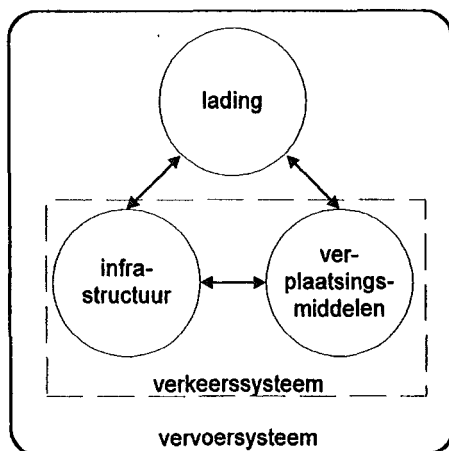
⁶ Zaak 13/83, Europees Parlement versus Raad, Jurisprudentie Hof van Justitie, 1985, pag. 1513.

⁷ Com (85) 310 def. van 14 juni 1985; sedert de Europese Akte van 1986 opgenomen in het Verdrag, nu artikel 14 (ex7A).

⁸ Gebaseerd op de Internationale Studie Intermodaal Transport, Onderzoekssreeks Directie Strategie en Coördinatie, Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling, SDU Uitgevers Den Haag, 1997, ISBN 90 12 0 8588 8.

Algemene aspecten van het vervoersbeleid

De verdragen, voor de fijnproevers zowel het Gemeenschapsverdrag als dat van de Europese Unie, spreken van vervoer en niet van verkeer, transport of de veel gebruikte term logistiek. Maar wat is dan wel het verschil? De Wit/van Gent hebben dit in hun eerste en tweede Nederlandstalige handboek over de vervoerseconomie⁹ met een kernachtige schets kraakhelder weergegeven¹⁰. Het verkeer met zijn infrastructuur en verplaatsingsmiddelen wordt pas vervoer wanneer er het element lading, personen of goederen, aan te pas komt.



figuur 1 Het vervoer- en verkeerssysteem
Bron: de Wit/ van Gent ¹¹

⁹ *Vervoers- en verkeerseeconomie, theorie/praktijk en beleid*; drs. J.G. de Wit, drs. H.A. van Gent; 1986; H. E. Stenfert Kroese b.v. ; Leiden/Antwerpen; blz. 3 alsmede *Economie en Transport* van dezelfde schrijvers, 1996 Lemma b.v.; Utrecht; blz. 13.

¹⁰ Voor de afbakening van "transport" en "logistiek" leze men onder meer blz. 4 en 5 van mijn oratie. (zie voetnoot 1)

¹¹ *Vervoers- en verkeerseeconomie, theorie/praktijk en beleid*; drs. J.G. de Wit, drs. H.A. van Gent; 1986 H. E. Stenfert Kroese b.v., Leiden/Antwerpen blz. 3.

We zien in de verdragen dat de commerciële dienstverlening "vervoer" de Europese Gemeenschap vanaf het begin voor ogen stond. Niet voor niets heette het toch een economische gemeenschap te zijn. Het is dan niet verwonderlijk dat slechts één keer het woord "verkeer" wordt gebruikt in het desbetreffende deel, titel V in de geconsolideerde versie van het verdrag. En dan nog wel in een heel andere betekenis, namelijk die van "handelen binnen de Gemeenschap"¹² en derhalve niet dus in de combinatie van infrastructuur/verplaatsingsmiddelen. Dat later "Maastricht" de transeuropese netwerken, ook die in het vervoer, er als aparte titel (XV) aan heeft toegevoegd, is niet zozeer geredeneerd vanuit het verkeer gebeurd, doch vanuit de zorg om de bedrijvigheid niet te laten stilvallen vanwege congesties. De economische en niet de technische factor is de drijfveer. Maar herhaald zij dat we aan het aspect infrastructuur helaas niet toe zullen komen.

Wat is dan wel de drijfveer voor een gemeenschappelijk vervoersbeleid via de besluitvorming van de Transportraad, de laatste jaren samen met het Europees Parlement? "Voldoen aan het efficiëntie-criterium" - zij het met een aantal randvoorwaarden in de sfeer van veiligheid, milieu en sociaal beleid, zoals de verdragen stipuleren - was en blijft het antwoord. De Europese Raad¹³ - U weet wel die bijeenkomst tweemaal per jaar van de 14 regeringsleiders en de president van Frankrijk, maar ook en dat wordt er meestal ten onrechte niet bijgezegd de Voorzitter van de Commissie - heeft

¹² Ofschoon de Franse, Duitse en Italiaanse vertaling van art.75 (ex 79) ook spreken van trafic, Verkehr, en traffico is uit de context af te leiden dat hier ook het vrije verkeer (circulation, circolazione, Freizügigkeit) in de zin van "handelen binnen de Gemeenschap" wordt bedoeld.

¹³ Europese Raad van Luxemburg, 12 en 13 december 1997, Conclusies van het Voorzitterschap, punt 52.

zelfs laatstelijk dit efficiëntie-verlangen onderstreept door verheugd te constateren dat de Commissie de waarborgen daartoe zal nagaan. In de vervoerspraktijk komt het neer op het wegwerken van inefficiëntie, veroorzaakt door onderling verschillende overheidsregels of onnodig oponthoud aan de grenzen.

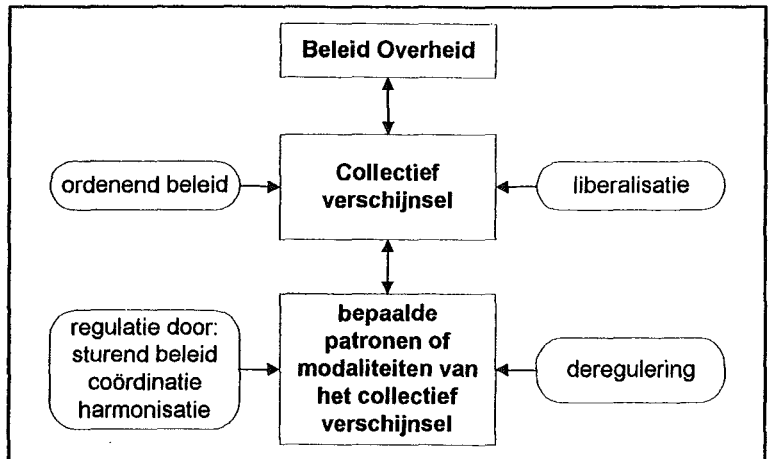
Maar is dit nu liberaliseren of dereguleren? Het loont de moeite om bij dit theoretisch vraagstuk stil te staan. We zullen immers dadelijk zien dat de doelstelling van beide begrippen verschilt en dat dan duidelijk wordt dat het ingezette proces van liberalisatie een eigen karakter heeft. De literatuur, korthedshalve verwijs ik voor de behandeling daarvan naar mijn bijdrage in het Liber Amicorum voor collega Kuiler¹⁴, is niet eenduidig. Sommigen willen het begrip deregulering herformuleren, zelfs uitbannen, doch het blijft nu eenmaal de uitdrukking van een procesgang met een bepaalde doelstelling in het dynamische overheidsbeleid.

Met gebruik van de bewoordingen van Tromm kunnen we wel degelijk onderscheid maken en het verschillende niveau van doelstelling laten zien. Figuur 2, op de volgende bladzijde, geeft dit aan.

Als het overheidsbeleid het samenhangend geheel is van regelgevende en/of bestuurlijke handelingen van min of meer duurzame aard, gericht op de bevordering of het terugdringen van bepaalde collectieve verschijnselen, zoals het vervoer, of die verschijnselen bepaalde patronen of modaliteiten te doen aannemen, of juist niet te doen aannemen, dan komt het niveauverschil hiermee goed tot uiting. Liberalisatie is primair gericht op het collectieve verschijnsel, voor ons nu de vervoersmarkt, in casu vraag en aanbod in die markt. Deregulering is dat niet maar richt zich allereerst op

¹⁴ *Differentiatie tussen dereguleren en liberaliseren? Casus: Binnenvaart in Europa*, Liber Amicorum prof. dr. H.C. Kuiler, Differentiatie in de vervoerseconomie; Redactie J.B. Polak, Stichting Ruimtelijke Economie Groningen, 1997, blz. 55-66, ISBN 90 73709 17 2.

bepaalde patronen of modaliteiten, derhalve bepaalde aspecten van deze vervoersmarkt, zoals aard, samenstelling, omvang en voorwaarden van vraag en aanbod¹⁵.



figuur 2

Dat in de praktijk het dereguleringsmiddel mede wordt gebruikt om uiteindelijk een geliberaliseerd collectief verschijnsel te krijgen, doet geen afbreuk aan de structuur van het schema. Want ook dan blijft het altijd nog lopen langs de lijn van "patronen of modaliteiten".

We kunnen derhalve concluderen dat er grenzen zijn te trekken tussen de begrippen liberalisering en deregulering, in die zin dat liberalisering rechtstreeks en altijd gericht is op, in casu de vervoersmarkt, als doelstelling, terwijl deregulering deze doelstelling niet als element in zich heeft. Slechts een ver, en dan nog op vele terreinen tegelijk, doorgevoerde deregulering

¹⁵ *Juridische aspecten van het communautair vervoerbeleid*, Tromm J.J.M., 1990, T.M.C. Asser Instituut, 's Gravenhage, blz. 124.

zou tot hetzelfde resultaat als de direct nagestreefde liberalisatie kunnen leiden.

Wanneer we nu in dit theoretisch kader het eerder behandelde efficiëntie-criterium invoegen moet de conclusie wel zijn, dat de EU een liberalisering voor ogen heeft en niet wil stoppen bij, zo nodig ver doorgevoerde, deregulatie. Tot zover de algemene aspecten; nu over naar de diversen sectoren.

Sectoren

De volgorde van behandeling van de verschillende vervoerswijzen is gekozen naar aanleiding van het boven behandelde liberalisatieproces. In 1998 kunnen we constateren en dat deed de Europese Commissie ook al in zijn desbetreffende mededeling¹⁶ van 1996, dat de interne markt, d.w.z. dié ruimte zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal is gewaarborgd, reeds positieve gevolgen voor de Europese economie heeft, ondanks het nog steeds niet volledig in werking zijn van alle maatregelen. In het vervoer is de daadwerkelijke voltooiing van de liberalisatie alleen bij het wegvervoer en de luchtvaart bereikt. We zullen ze ook eerst en gezamenlijk behandelen, waarna de combinatie zeevaart en spoorvervoer volgt, terwijl we afsluiten met de binnenvaart.

De meestal vergeten vervoerstechniek "pijpleiding" laten we buiten beschouwing, daar van een echte markt van vraag en aanbod vanwege de meestal private infrastructuur en het "eigen" goederenvervoer nauwelijks sprake is. Dat kan overigens in de toekomst veranderen, wanneer er meer openbare pijpleidingen gaan komen, zoals de door het Gemeentelijk - voor hoe lang nog? - Havenbedrijf Rotterdam geplande ethyleenleiding met Antwerpen.

Ook moet aan een zeehavenbeleid, waarover Europees Commissaris Neil Kinnock met een recent Groenboek¹⁷ een niet meer vrijblijvende discussie is gestart, voorbij gegaan worden.

¹⁶ Document: Com (96) 520 def., zie ook Tijdschrift Vervoerswetenschap nr. 1/97, pag. 65.

¹⁷ *Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure*, Com(97) 678 final, Brussels 10.12.1997.

Zelfs het intermodale vervoer zal onbesproken moeten blijven. Het is op zich geen vervoerstechniek sui generis, maar maakt gebruik van combinaties van de eerder genoemde technieken en blijft qua marktaandeel vrij bescheiden, ondanks alle politieke pogingen om de "patronen en modaliteiten" te dereguleren.

a) Weg - en Luchtvervoer

Een werkelijk voltooide interne markt is bij deze twee vervoerswijzen, ook op enkele maanden na in de praktijk, een feit. Binnen de EU is het grensoverschrijdende en nationale vervoer als dienstverlening dan geheel vrij toegankelijk voor alle EU ondernemingen, die aan de beroepseisen voldoen.

Bij de luchtvaart kan de kanttekening gemaakt worden dat de luchtverkeersbegeleiding in het algemeen en in het bijzonder het toewijzen van "slots" - de plaats en tijd van het vliegtuig in het luchtruim of aan de pier op de luchthaven, die mede beslissend zijn voor de hele vluchttuitvoering - nog in de praktijk voor het echt vrije verkeer een struikelblok vormen. Vooral de "slots" zijn in het Brusselse een "hot item" met veel gekrakeel.

Doch bij deze twee vervoerstakken betreffen de grote politieke kwesties niet meer de interne marktorganisatie. De betrekkingen met derde landen vragen juist de aandacht. De Zwitserse transitio-onderhandelingen, de toegang tot de EU-markt van "buiten Unielanders", de luchtvaartbetrekkingen met de Verenigde Staten van Amerika, dat zijn zo de onderwerpen die, naast de "ruzies" over het EU-concurrentiebeleid regelmatig in de pers, ook de dagelijkse, verschijnen; naast uiteraard de sociale en milieutechnische perikelen, waarop we niet verder zouden ingaan. Het onderstreept maar

weer eens dat vervoer - wil het zich efficiënt ontplooiën - in wezen een grenzeloze activiteit behoort te zijn.

b) Zeevaart en Spoorvervoer

Veel staat bij beide vervoerstechnieken al op papier, doch de praktijk is een weerbarstige. Komt de zeevaart er bij de grote vaart en het grensoverschrijdend EU-vervoer gunstig uit door het aloude Grotius' "mare liberum" - in 1997 werd wereldwijd 4,9 miljard ton, een record, verscheept¹⁸ - op het vlak van de cabotage mag het in de praktijk bij de voor dit type vervoer meest aantrekkelijke lidstaten nog niet zo goed vlotten. Het shortsea vervoer, of zo u wilt de kustvaart, kan daardoor nog niet ten volle "uitvaren", naast overigens de problemen die ze heeft bij de hoogte van de tarieven in de verschillende havens, de douane-afhandeling in een aantal landen en oneigenlijke heffingen op het zeevervoer. Het overnemen van het landvervoer om congesties en milieuproblemen te verminderen valt daardoor wel moeilijk.

Evenals in de luchtvaart speelt ook bij de grote zeevaart het mededingings-, lees kartel- en staatssteunvraagstuk een grote rol. Ook de succesvolle vernieuwing van het Nederlandse zeevaartbeleid heeft zijn invloed op de markt; doch ze valt buiten ons liberalisatieonderwerp. Wel valt daarbinnen dat voor de handhaving van open markten de Europese Unie door een multilaterale aanpak mondiaal tot vrije toegang en eerlijke concurrentievoorwaarden wenst te komen.¹⁹

¹⁸ *Review of Maritime Transport 1997*, UNCTAD-report.

¹⁹ Voor uitgebreidere literatuur zij verwezen naar de Europarubrieken van schrijver in het Tijdschrift van Vervoerswetenschap nr.2/96, pag.169 e.v. alsmede nr.2/97, pag.159 e.v.

Intermezzo

Tijd om even te ontspannen.

Letterlijk, ga in een andere houding zitten en denk met mij eens aan al die exemplaren van het boek "Onder Professoren" van W. F. Hermans, die juist benoemde of met een oratie intredende hoogleraren van ooms, tantes, neven, nichten, vrienden en kennissen krijgen. Ze kunnen er een winkeltje mee beginnen.

Voor ingewijden: Jeroen en Harry²⁰, om maar weer een Amsterdammer en Rotterdammer broederlijk naast elkaar te noemen, zijn dus gewaarschuwd. Maar U, in welke hoedanigheid ook in deze zaal, weet dadelijk te variëren. Er is immers zoveel te krijgen in de literatuurbranche van universiteitsromans, die meestal ironisch en satirisch de geleerde hypochonder beschrijven.

Onder redactie van Annie van den Oever is er, in 1991, een heel boek met de titel "De Universiteit in opspraak" over verschenen.²¹ De vermelding ervan vindt U in de uitgave van deze rede, die na afloop ter beschikking is. Bladzijden vol met verwijzingen naar Nederlandse, Duitse, en Russische, maar vooral - de grootmeesters in dit genre - Engelse en Amerikaanse boeken. Die kunnen evengoed een welgemeend geschenk zijn. U bent dan nog origineel ook! Zo zou van diezelfde W.F.H. ook "Uit talloos veel miljoenen" of het meer recente "Ruisend Gruis" gekozen kunnen worden.

Van de buitenlanders is werkelijk smakelijk en uit het leven gegrepen "Small World" van de virtuoos David Lodge; een parodie op de epische c.q.

²⁰ Gedoeld wordt op de komende oraties van de collega's prof dr. J. C. J. M. van den Bergh aan de VU te Amsterdam en prof. drs. H.W.H. Welters aan de Erasmus Universiteit te Rotterdam.

²¹ De Universiteit in opspraak, Annie van den Oever(redactie), reeks de Prom Bibliofoel, Uitgeverij de Prom, ISBN 90 6801 293 2.

romantische avonturenroman waar de American Expresskaart de magische talisman van de middeleeuwse ridder vervangt. Maar ook Kingsley Amis met zijn "Lucky Jim" en Tom Sharpe met zijn "Wilt"-serie zijn niet te versmaden.

En als er persé in de titel het woord "professor" moet staan, dan is de roman "A Tenured Professor" van de Harvardeconoom John Kenneth Galbraith²² de dijenkletser! Zeer actueel is professors privé-effectenbeurssysteem - the Index of Irrational Expectations. Hij is professioneel eigenlijk koelkastspecialist en denkt voor lezingen en dergelijke om die reden uitgenodigd te worden, doch zijn gehoor komt alleen maar om via hem fortuin te maken. Een aanrader dus; verras Uzelf ook en schaf een tweede exemplaar voor de eigen boekenkast aan. Doen!

Zo, was U even los van vervoersperikelen? Welnu dan was mijn opzet, zoals ook altijd bij de hoorcolleges, geslaagd.

Met frisse moed weer verder met de nog resterende vervoerstechnieken, het spoorvervoer en de binnenvaart.

²² *A Tenured Professor*, John Kenneth Galbraith, Houghton Mifflin Company, Boston, ISBN 0395574242.

Vervolg b) Zeevaart en Spoorvervoer

Wat het spoor betreft liggen de zaken veel ingewikkelder dan bij de vorige vervoerstechnieken. De verordeningen en richtlijnen, die de liberalisatie van het spoorwegnet zouden hebben moeten bewerkstelligen, worden niet door alle lidstaten naar de geest uitgevoerd.

In vakkringen heeft richtlijn nr. 91/440²³, dus al weer 7 jaar geleden aangenomen, een magische klank, maar vergeten wordt dat het internationale spoorwegvervoer, zowel reizigers en bagage maar ook het goederenvervoer, reeds bij beschikkingen²⁴ van de Raad in 1982 en 1983, commerciële vrijheden kregen als ware het een vrije markt. Het lijkt een boutte uitspraak, maar 15 jaar lang hebben de verantwoordelijken voor de toen nog nationale staatsspoorwegen of zitten slapen of, iets geloofwaardiger, ze gunden elkaar het licht in de ogen, pregnanter gezegd, de jaarverliezen, niet. De zo nodige samenwerking laat op zich wachten. Nog steeds zijn er lidstaten - en niet een enkele, maar zes²⁵ - die zelfs de richtlijn uit 1991, met zijn scheiding van infrastructuur en exploitatie, aan hun laars

²³ Gedoeld wordt dan op Richtlijn nr. 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991, betreffende de ontwikkeling van de spoorwegondernemingen in de Gemeenschap, Publicatieblad EG van 24 augustus 1991, nr. L 237.

²⁴ Beschikking van de Raad van 25 juli 1983 inzake de commerciële autonomie van de spoorwegen bij het beheer van hun internationale reizigers - en bagagevervoer, (83/418/EEG), Publikatieblad van de EG nr. L 237/32 en 33 van 26.6.83 alsmede Beschikking van de Raad van 19 Juli 1982 betreffende de prijsvorming in het internationale goederenvervoer per spoor(82/529/EEG), Publikatieblad van de EG nr. L 234/5 en 6

²⁵ Volgens het Witboek, een strategie om de spoorwegen in de Gemeenschap weer vitaal te maken, van de Europese Commissie, Com (96) 421 def. van 30.07.1996, Brussel, Bijlage II zijn dit België, Italië, Luxemburg, Portugal, Spanje en Griekenland.

lappen. Nederland is daar gelukkig niet bij. Integendeel, zowel Overheid als de NS, vooral NS Cargo, doen hun uiterste best om internationaal commercieel aangepast samenspel tot stand te brengen.

Nu constateerde we al dat vervoer in wezen een grenzeloze activiteit is. Voor marktgericht samenspel moeten dus de andere ook goed meedoen, quod non. Het is dan ook niet verwonderlijk dat Vervoerscommissaris Neil Kinnock in een door de Raad gevolgd beleidsstuk²⁶ schrijft, dat als de teruggang in marktaandeel de komende tien jaar zo doorgaat het spoor geheel uit grote delen van de markt voor het goederenvervoer verdwijnt, terwijl het personenvervoer van de nu al magere 6% naar 4% zakt.

Gelukkig zit er de schrik goed in en eindelijk beginnen samenwerkingsverbanden te ontstaan, die via de zogenaamde goederenfreeways klantgericht, althans dat is de opzet, vervoersdiensten gaan aanbieden. De praktijk moet uitwijzen of het ook werkelijk conform de wens van de klant georganiseerd en uitgevoerd gaat worden. Dat het kan, ook op commerciële basis, laat naar mijn ervaring het hogesnelheidspersonenverkeer zien met zijn TGV's, Eurostars en ICE-treinen, zij het alleen daar waar die werkelijk ten volle uitgebouwd zijn.

Kortom, het is één minuut voor twaalf; dereguleren volstaat niet, ook hier is liberaliseren met de daarbij behorende doelstelling voor ogen, geboden. Wat er dringend moet gebeuren is nu werkelijk vrij baan geven aan al die ondernemingen, die spoorvervoer willen verrichten en de beroepsvergunning hebben gekregen.

²⁶ Het in voetnoot 25 genoemde Witboek

Onverwijld derhalve dient dan ook :

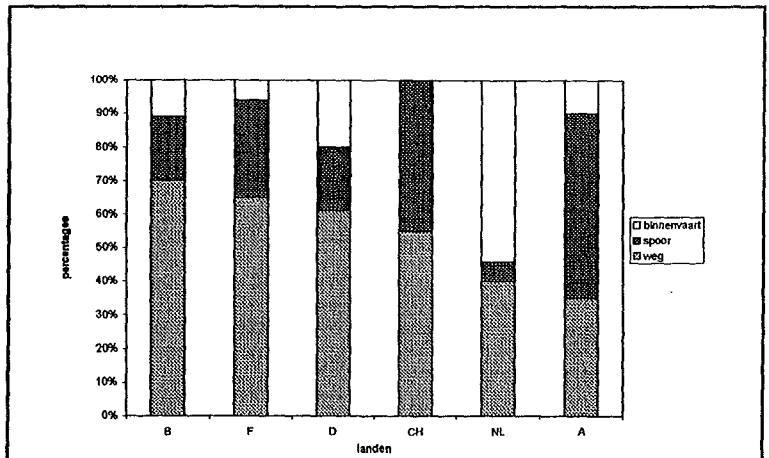
- de EU-Raad in verordening 91/440 en de nadere richtlijn 95/18, de bepaling, die nu slechts aan internationale samenwerkingsverbanden van spoorwegondernemingen of gecombineerd vervoerbedrijven - lees de gevestigde orde - toegang geeft, op te heffen.
- de Europese Commissie de nalatige lidstaten daadwerkelijk voor het Europese Hof van Justitie te slepen. Dit heeft, in tegenstelling tot vroeger, nu wel degelijk effect, want sinds "Maastricht" kan de Commissie na veroordeling de lidstaten sancties, zelfs per dag, opleggen²⁷. Er zijn al voorbeelden op andere terreinen, die aantonen dat het werkt!²⁸ De lidstaten kiezen ijlings eieren voor hun geld en gaan snel in het overigens door henzelf besloten gelid lopen.

c) *Binnenvaart*

Tenslotte - "my first finally", zei eens een rechtgeaarde Engelsman halverwege zijn speech - de binnenvaart; een voor Nederland belangrijke vervoerstak, hetgeen ogenblikkelijk duidelijk wordt wanneer we figuur 3 (zie volgende pagina) analyseren. Het gearceerde gedeelte laat zien dat nergens in Europa het aandeel van de binnenvaart in de modal split, de verhouding tussen de verschillende vervoerstakken, zo groot en opvallend is als in Nederland. Vandaar dat we er extra aandacht aan willen besteden.

²⁷ In de geconsolideerde versie van het verdrag artikel 228 (ex art.171).

²⁸ Duitsland kreeg als eerste een dwangsom per dag voor niet naleving van een milieurichtlijn en Griekenland zelfs twee in de onderwijssector; zo Cees Wittebrood in "Koude Douches," in het tijdschrift Europa in beweging, 23^e jaargang nr. 1, blz. 4.



figuur 3 Modal split (op basis van ton-km)

Bron: CEMT(1997), Wilson (1996), Internationale studie Intermodaal Transport blz. 21 (1998), eigen bewerking.

Zoals bij de andere vervoerstakken, zou ik volgens de opbouw van de paragrafen, nu moeten vermelden dat op 1 januari 2000, zoals gestipuleerd wordt in de desbetreffende Richtlijn²⁹, de volledig vrije markt, waarin contractpartijen zowel nationaal als internationaal zonder enige beperking overeenkomsten kunnen afsluiten en prijzen vaststellen, een feit moet zijn. Dit is ook juist, doch alleen zo gesteld, doet het wel afbreuk aan de voorgeschiedenis. Immers het meest welvarende deel van West Europa heeft al meer dan een eeuw lang zo'n vrij regime op grond van de Herzene

²⁹ Richtlijn 96/75/EG van de raad van 19 november 1996 houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap, Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. L 304/12 van 27.11.96.

Rijnvaartakte ofwel de Akte van Mannheim³⁰ van 1868. Vandaar dat we daar eerst bij stilstaan om later ook de toekomst goed te kunnen inschatten.

In deze Akte is door België, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland, als enige niet-Uniestaat - heel belangrijk voor de huidige eigen status van dit verdrag - geregeld, dat de Rijn en zijn zijrivieren onderworpen zijn aan een supranationaal regime, d.w.z. er is een internationaal gezag, nl. de Centrale Rijnvaart Commissie en een eigen rechtspraak. Die moeten zorgen voor en toezien op de groei en bloei van de Rijnvaart binnen het kader van een zowel nautisch-technisch als commerciële vrije vaart met vrijdom van algemene scheepvaartheffingen. Er is natuurlijk wel een aantal beperkende maatregelen, zoals veiligheidsregels, die echter duidelijk niet de marktorganisatie betreffen, maar door de vervoerstechniek zelf bepaald zijn.

In de andere vaargebieden, zoals de nationale vaarwegen in Frankrijk, Duitsland, België en Nederland³¹ zijn de EU-regelingen, voor zover aanwezig, wel ten volle werkzaam.

Door pragmatisch samenwerken³² tussen de Centrale Rijnvaart Commissie en toen nog de EEG - van die zijde overigens niet al te spontaan - kunnen op dit moment alle lidstaten van dit vrije regime op de Rijn

³⁰ Het Nieuwsblad Transport van 5.2.1998 meldt dat te Mannheim de eerste Duitse binnenvaart-leerstoel wordt ingericht. Overigens naar mijn weten dan ook de eerste in Europa.

³¹ Het Moezelverdrag dat gelijkenis vertoont met de Akte van Mannheim, zorgt ervoor dat Luxemburg hier niet behoeft te worden opgesomd, terwijl de vaargebieden in andere lidstaten (Po, Douro etc.) van de Europese Unie-regelingen, in verband met de geringe omvang van het meestal lokale vervoer, zijn uitgesloten.

³² De naderende voltooiing van de Rijn-Main-Donau-verbinding, en daarmee de mogelijkheid van penetratie van de toenmalige Oosteuropese binnenvaartvloten in staatshanden, dwong beide partijen in de jaren tachtig pragmatisch te zijn en tot samenwerking te komen. De door de Centrale Rijnvaart Commissie geïntroduceerde "verklaring van reële band" werd in de communautaire rechtsorde overgenomen, inhoudende dat alleen vervoerders met deze verklaring - en dat zijn alleen zij die in Akte- of EEG-staten gevestigd zijn - op de desbetreffende vaarwegen mogen vervoeren.

genieten. Doch in de praktijk is de behoefte daartoe niet groot. Van de vijftien lidstaten hebben de bovengenoemde vier landen de overhand met vaarwegen die algemeen economisch belang hebben. In deze situatie is zeer wel in te zien dat de andere dan genoemde lidstaten geen aandrang hadden grootse stappen op het terrein van de binnenvaart te ondernemen. Zeer sprekend is dat bij de besluitvorming over de steunmaatregelen in 1996 naar voren kwam dat de Griekse wetgeving het binnenschip zelfs niet kent.

Naast dit geografisch onderscheid speelt ook het historisch gegroeide verschil in beleid en belang van de respectievelijke takken van vervoer, weg, water en spoor in de diverse lidstaten. Het vraagstuk van liberalisatie versus harmonisatie van tarieven, vervoersvoorwaarden en fiscale verschillen lag vóór 1986 voortdurend op de onderhandelingstafel en iedereen wachtte op iedereen ten einde de nodige concessies te verkrijgen. Afgezien van wat algemene voor alle takken van inlandvervoer bestemde regelingen, zoals de mededinging, steunmaatregelen alsmede enige technische en administratieve maatregelen, waren de toenmalige specifieke EEG-regelingen voor de binnenvaart op de vingers van één hand te tellen.

Pas in 1989 kwam, toen de Commissie - in die tijd was Karel van Miert Vervoerscommissaris - een advies moest geven aan Nederland over een nieuwe binnenvaartwet, het eerste teken dat er een zekere vrijheid van dienstverlening moest komen. Deze Commissaris vestigde er de aandacht op dat het vrachtverdelingsstelsel - door schippersakties in het verleden bekend geworden als Tour de rôle, toerbeurt, Evenredige Vrachtverdeling of zo U wilt, schippersbeurs - problemen op zou kunnen roepen op het vlak van de concurrentieregels. Hij was toen blijkbaar al kien op dit soort zaken. Daarbij stond er bij alle vervoerstakken, met "1992" voor de deur, ook druk op de ketel om eindelijk vrijheid van cabotagevervoer te bekomen. Het

eerste liberalisatiebesluit op binnenvaartgebied³³ ging dan ook over dit onderwerp, alhoewel de cabotage in 1991 nog - zowel in tijd, geografisch en administratief - beperkt was. Bij de vaststelling door de Raad van deze cabotageverordening werd de Commissie verzocht de nationale toerbeurtsystemen en verplichte tarieven in de binnenvaart nader te bestuderen in het licht van het communautaire recht. In het economisch hoofdstuk van het desbetreffende verslag³⁴, werd het uiteindelijke doel aangegeven: een gemeenschappelijke regeling voor de gehele binnenvaartmarkt. Met het oog op de bevordering van het vervoer over water zouden de belemmerende regelingen moeten worden afgeschaft.

Voor de Commissie was het duidelijk dat de strikte regelgeving economische nadelen opleverde terwijl van de andere kant de factoren, die tot oprichting van de schippersbeurzen hebben geleid, namelijk het kleinschalige en versnipperde karakter en het weinig elastisch aanbod, nog steeds actueel waren. Maar blijft staan, zo de Commissie, dat de mogelijkheden van de binnenvaart niet optimaal worden benut.

Daarom stelde de Commissie voor om, rekening houdend met de bijzondere sociaal-economische structuur van deze sector, toch tot een geliberaliseerde markt te evolueren. Door de bestaande toerbeurtsystemen te versoepelen en het toepassingsgebied van het systeem geleidelijk volgens een bepaald schema in te perken, kan die markt er uiteindelijk in 2000 zijn. Met nadruk stelde de Commissie daarbij dat beurzen op zich gehandhaafd zouden kunnen worden als punt waar vraag en aanbod bij

³³ Verordening nr. 3921/91 van 16 december 1991.

³⁴ Europese Commissie, Verslag van de Commissie over de ordening van de markt voor de binnenvaart en de bevrachting volgens toerbeurtsystemen, SEC (94)954-19, Brussel 1994.

elkaar komen. Pikant is dat deze zinsnede wel in het voorstel, maar niet meer in de uiteindelijke Raadstekst voorkomt.

Nog een ander fenomeen speelde er. Via de aandacht voor het intermodale vervoer was ook de politieke aandacht voor de binnenvaart gestegen. Toen bleek dat saneringsmaatregelen niet leidden tot een afnemende onevenwichtigheid tussen vraag en aanbod naar scheepsruimte en de Raad bij resolutie van 24 oktober 1994 weer eens voorstelde dat er een nieuwe grondige sanering - lees onder meer sloopmaatregelen - moest komen, verzocht de Raad - onder zware Duitse druk, waar in 1994 plotsklaps de "Festfrachten" waren afgeschaft - een globaal voorstel inzake de binnenvaart in te dienen dat met name betrekking heeft op de toekomstige organisatie van de markt en de sloopacties.

Nog een ander, nu echt "Brussels" fenomeen eraan toegevoegd, nl. de pakketvorming. De Raad kon natuurlijk niet meer terugkomen op het zo juist behandelde eigen initiatief om wat te gaan doen aan de vrachtverdelingsstelsels. Doch het ingediende voorstel voor een Richtlijn over de liberalisering van de binnenvaartmarkt, verbonden de lidstaten direct met onderhandelingen over voorstellen betreffende het saneren van de overcapaciteit en steun. Nu is pakketvorming een onderhandelingsstakiek en zo gauw het pakket aangenomen is gaan de onderdelen juridisch, voor ons onderwerp dus de Richtlijn over de liberalisering van de binnenvaartmarkt, weer een eigen leven leiden. Dat doen wij ook door alleen deze Richtlijn³⁵ verder te behandelen.

³⁵ Richtlijn houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap. Zie voetnoot 29.

Letterlijk genomen is de vrijheid van dienstverlening voor wat betreft het vrij afsluiten van overeenkomsten en het vrij onderhandelen over prijzen met één essentieel artikel, nl. artikel 2, op 30 november 1996 tot stand gekomen. Overigens precies zoals dat mijnerzijds³⁶ in 1985 alreeds in "Economische Statistische Berichten" voor alle inlandvervoerstechnieken was voorgesteld. Maar om voor een meer geleidelijke vrijmaking van de binnenvaartmarkt te kunnen kiezen, wordt het onder een aantal voorwaarden de lidstaten toegestaan - vrijwillig dus - een overgangsperiode tot 1 januari 2000 in te bouwen. Als men daarvoor kiest, wat in België, Frankrijk en Nederland gebeurde, dan zijn er twee fases met komende 30 november als scheidsdatum. In beide fases worden steeds meer transporten vrijgegeven, dat wil zeggen buiten de schippersbeurzen afgehandeld.

Het is hét moment om bij het verdere verloop van deze fases in Nederland stil te staan. Ook in de Tweede Kamer der Staten-Generaal zal binnenkort, tenminste ten tijde van het schrijven³⁷ van deze rede, een evaluatie plaatsvinden. Nederland is duidelijk op de goede weg. Afgezien van een enkele volhouder oude stijl, beseft de Nederlandse schipperswereld dat in de moderne Europese Unie het ondernemersschap volgens de liberale marktregels zal moeten worden uitgeoefend. Perspublicaties³⁸, geverifieerd met eigen waarneming als lid van de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen, die een adviserende rol in het proces naar vrijmaking vervult, bevestigen dat er steeds meer samenwerkingsverbanden, onderling en met verladers, gesloten en wat meer geldt, transporten voor de

³⁶ Simons, J.G.W., 1985, *Liberalisatie in het vervoer moet...!*, Economische Statistische Berichten, 12/6/1985, blz. 579 e.v.

³⁷ Het manuscript van deze rede is afgesloten op 10 februari 1998.

³⁸ Diverse publicaties in 1997 en 1998 in het Nieuwsblad Transport; Weekblad Schuttevaer; de Scheepvaartkrant.

binnenvaart gewonnen worden.³⁹ Uiteindelijk toch het doel van de actie. De nog resterende tijd tot 2000 moet dan ook voor het gekozen en lopende aanpassingsproces zeker gereserveerd blijven, wil er alsnog op het laatst geen kink in de kabel, lees conflicten, komen. Vergelijken van de voor- en nadelen van nog één jaar handhaven van de beurs, hoe klein ook vanaf december a.s., en daaruit de conclusie tot opheffing trekken, zou overkomen als het veranderen van de spelregels tijdens de rit.

Om alle risico's uit te sluiten is het beter eventuele nadelen, die dan voor zo'n korte periode nog eens goed calculeerbaar en te overzien zijn, te beschouwen als sociale flankerende geste, zowel van overheids- als verladerszijde. Het valt dan ook te betreuren dat het Overlegorgaan Goederenvervoer suggereert om de beursplicht reeds per 30 november a.s. volledig af te schaffen. Immers de overgangperiode, juist mede beschouwd als een flankerende sociale maatregel, is toch van een hogere orde, in ieder geval menselijk gezien, dan de nog onzekere concurrentie-ongelijkheid, die gesuggereerd wordt te kunnen ontstaan tijdens dit korte tijdsbestek.

We zitten met bovenstaand thema al in de toekomst, die - zo het gezegde - zijn wortels in het heden heeft. Dat is ook het geval met het hier als laatste te behandelen binnenvaartonderwerp: een pan-europees binnenvaartregime.

Ook de Donau, door de Rijn-Main-Donau-verbinding tussen Neurenberg en Kelheim nabij Regensburg, vaartechnisch verbonden met de Rijn, kent zijn eigen verdragsregels. De staatkundige omwenteling in de

³⁹ Zo ook de Minister van Verkeer en Waterstaat in haar verslag over de doeltreffendheid en de effecten van Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer in de praktijk, brief van 27/1/1998 aan de Voorzitters van de Kamers der Staten-Generaal alsmede de nota naar aanleiding van het verslag, Tweede Kamerstuk, vergaderjaar 1997-1998, 25412, nr. 5.

oeverstaten gaf en geeft hedentendage nog steeds de mogelijkheid om in heel Europa vrije vaart en daarmee naar verwachting welvaart te bekomen. Het oude, in feite restrictieve, Donauregime leeft niet meer. Hier ligt een kans om meer uniformiteit, ook uit efficiëntieoverwegingen, in de binnenvaart en dan nog wel pan-europees te krijgen. In mijn oratie⁴⁰ mocht ik daar al op preluderen en veel noten, die te kraken waren, opsommen. Ik stelde zelfs dat voordat die gekraakt zouden zijn, ik hier wel weer zou staan maar dan om met emeritaat te gaan. Welnu deze uitspraak is uitgekomen.

Het is evenwel de vraag of dit eenwordingsproces op koers ligt. Zowel privaatrechtelijke - denk aan contracten, schuldvraag bij schade en aansprakelijkheidsvraagstukken - als publiekrechtelijke aspecten - zoals ons onderwerp marktregulering - zijn, ook economisch gezien, van belang.

Op beide terreinen is voortgang geboekt, vooral op het eerste. We mogen, gezien het gunstige verloop van de Nederlandse consultaties bij de juridische deskundigen over het resterende punt van de nautische schuld, gevoeglijk aannemen dat het gaat lukken om de desbetreffende verdragen in Genève af te sluiten. Resteren nog de bestuurlijk-administratieve regelingen. Was de hoop aanvankelijk gericht op intensief contact tussen de beide "stroomcommissies", in casu de Rijnvaart- en Donaucommissie, de resultaten daarvan zijn tot nu toe, zelfs op het technische en administratieve vlak zo mager, dat andere wegen nu de voorkeur verdienen. En, er ligt er een voor de hand. Nu binnenkort in de hele EU, ook al is het op verschillende grondslagen, een en hetzelfde marktregime in de binnenvaart een feit zal zijn en het daarmee tot het "acquis communautaire" behoort, geven de EU-toetredingsaanvragen van de Centraal- en Oosteuropese staten, die Donauoeverstaat zijn, de sleutel naar het gewenste succes. Laten de Rijnsoeverstaten er, in hun hoedanigheid van medebeslisser in de EU-

⁴⁰ T.a.p. blz. 20

onderhandelingen met deze landen, alles aan doen om de onderhavige verschillen in beide vaarregimes uit de weg te ruimen. Het zal duidelijk zijn dat dit overigens niet voor vandaag of morgen is, maar daarom heet het ook toekomst!

Tot zover de binnenvaart; sluitstuk ook van onze beantwoording van de vraag waar het Europese vervoerbeleid wat de marktregulering betreft staat en waar het uiteindelijk naar toe gaat.

Tenslotte nu echt over naar mijn "last finally", de finale!

Finale

Dames en Heren,

Gaarne wil ik dit slotwoord benutten om hier publiekelijk de Vereniging, Universiteit en Faculteit dank te zeggen voor de werkelijk vibrerende arbeidskring alsmede voor dit grandioze afscheid. In het bijzonder wil ik de Vakgroep Ruimtelijke Economie op de voorgrond plaatsen, vanwege de realistische omgang met wetenschap en samenleving. Met nationaal en internationaal erkende toptien-economen en -onderzoekers ergens voor staan en het ook nog presteren - zei de Voorzitter van de Vakgroep niet eens "wetenschap is ook organiseren"? - is niet alleen enerverend om mee te maken, maar er zelf aan te mogen meedoen is een levenservaring zonder weerga. Stellig zal dat zo blijven bij de toekomstige contacten in de fase van het emeritaat, dat voor mij is ingegaan.

U allen, die aanwezig hebt willen zijn bij deze plechtigheid, dank ik voor uw aandacht.

Ik heb gezegd.

Literatuur

- Commissie van de Europese Gemeenschappen, 1985, *Witboek, de voltooiing van de interne markt*, Com (85) 310 def. van 14.06.1985, Brussel.
- Commissie van de Europese Gemeenschappen, 1994, *Verslag van de Commissie over de ordening van de markt voor de binnenvaart en de bevrachting volgens toerbeurtssystemen*, SEC (94)954-19, Brussel.
- Commissie van de Europese Gemeenschappen, 1996, *Witboek; een strategie om de spoorwegen in de Gemeenschap weer vitaal te maken*, Com (96) 421 def. van 30.07.1996, Brussel.
- Commissie van de Europese Gemeenschappen, 1997, *Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure*, Com(97) 678 final, Brussels 10.12.1997.
- Europese Raad van Luxemburg, 12 en 13 december 1997, Conclusies van het Voorzitterschap.
- Hof van Justitie, Zaak 13/83, Europees Parlement versus Raad, Jurisprudentie, 1985, pag. 1513.
- Minister van Verkeer en Waterstaat, *Verslag over de doeltreffendheid en de effecten van Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer in de praktijk*, brief van 27/1/1998 aan de Voorzitters van de Kamers der Staten-Generaal alsmede de nota naar aanleiding van het verslag, Tweede Kamerstuk, vergaderjaar 1997-1998, 25412, nr. 5.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling, 1997, *Internationale Studie Intermodaal Transport*, Onderzoeksreeks Directie Strategie en Coördinatie, SDU Uitgevers Den Haag, ISBN 90 12 0 8588 8.
- NEA, *De monitor Tijdelijke Wet Vruchtverdeling Noord-Zuidvervoer, evaluatierapportage aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat*, DGG, R970243\56903.
- Raad van de Europese Gemeenschappen, 1982, *Beschikking van de Raad van 19 Juli 1982 betreffende de prijsvorming in het internationale goederenvervoer per spoor(82/529/EEG)*, Publikatieblad van de EG, nr. L 234/5 en 6 van 9.8.1982.
- Raad van de Europese Gemeenschappen, 1983, *Beschikking van de Raad van 25 juli 1983 inzake de commerciële autonomie van de spoorwegen bij het beheer van hun internationale reizigers - en bagagevervoer, (83/418/EEG)*, Publikatieblad van de EG, nr. L 237/32 en 33 van 26.6.83.
- Raad van de Europese Gemeenschappen, 1991, *Richtlijn nr. 91/440/EEG van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de*

- spoorwegondernemingen in de Gemeenschap*, Publikatieblad van de EG, nr. L 237 van 24.8.1991.
- Raad van de Europese Gemeenschappen, 1996, *Richtlijn 96/75/EG van de raad van 19 november 1996 houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap*, Publikatieblad van de EG, nr. L 304/12 e.v. van 27.11.96.
 - Simons J.G.W., 1990, *Europa, op koers in het vervoer?*, rede uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt van hoogleraar, donderdag 13 september 1990, VU Boekhandel/ Uitgeverij, ISBN 90-6256-951-X.
 - Simons J.G.W., 1997, *Differentiatie tussen dereguleren en liberaliseren? Casus: Binnenvaart in Europa*, Liber Amicorum prof. dr. H.C. Kuiler, *Differentiatie in de vervoerseconomie*; Redactie J.B. Polak, Stichting Ruimtelijke Economie Groningen, 1997, blz. 55-66, ISBN 90 73709 17 2.
 - Tromm J.J.M., 1990, *Juridische aspecten van het communautair vervoerbeleid*, T.M.C. Asser Instituut, 's Gravenhage.
 - UNCTAD-report, *Review of Maritime Transport 1997*.
 - de Wit J.G./ van Gent H.A., 1986, *Vervoers- en verkeerseconomie, theorie/praktijk en beleid*; H. E. Stenfert Kroese b.v.; Leiden/Antwerpen.
 - de Wit J.G./ van Gent H.A., 1996, *Economie en Transport*, Lemma b.v.; Utrecht.
 - Wittebrood Cees, *Koude Douches*, tijdschrift "Europa in Beweging", 23^e jaargang nr. 1.



VU/Uitgeverij Amsterdam
ISBN 90 - 5383 - 598 - 9